STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 518
13 januari
2015

Besluit van ...., houdende wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen

Ingevolge artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, kan eenieder, gedurende 30 dagen vanaf de dag waarop deze bekendmaking is geschied, zijn zienswijze met betrekking tot het onderhavige wijzigingsbesluit ter kennis brengen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, ter attentie van de Afdeling Lucht- en Scheepvaart, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag.

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4, eerste, tweede en zevende lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I WIJZIGING VASTSTELLINGSBESLUIT BINNENVAARTPOLITIEREGLEMENT

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3 wordt ‘Onze Minister van Verkeer en Waterstaat’ vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister stelt de voorschriften en de nadere regels vast, bedoeld in de artikelen 1.01, aanhef en onder C, onderdelen 3° en 4°, 4.06, eerste lid, onder a, en derde lid, 6.32, eerste lid, 9.02, eerste lid, 9.07, eerste en tweede lid, en 0.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

ARTIKEL II WIJZIGING BINNENVAARTPOLITIEREGLEMENT

De bijlage bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.07, tweede lid, komt te luiden:

2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.
   Tijdens de vaart mag de lading het vrije uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m voor het schip of het samenstel.
   In afwijking van de vorige volzin, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdig gebruik van radar en camera-installaties overeenkomstig artikel 7.02, zesde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn tot 500 m voor de boeg worden beperkt, indien

a. door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m voor de boeg wordt gewaarborgd,
b. aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
c. de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd.

B

Artikel 1.08 komt te luiden:

Artikel 1.08 Gebruik van reddingsvesten

1. De bemanningsleden en de andere personen aan boord van een schip bestemd voor bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet, moeten reddingsvesten dragen overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling
   a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor in het water vallen bestaat,
   b. bij het verblijven in de bijboot,
   c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
   d. bij verblijf en werkzaamheden aan dekken in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.

2. Werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

C

Aan artikel 1.10 wordt het volgende lid toegevoegd:

5. Het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, bedoeld in het eerste lid, onder e, dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

D

Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste, tweede en derde lid wordt 'nr. 7.1.5.0.1' respectievelijk 'nr. 7.2.5.0.2' telkens vervangen door 'nr. 7.1.5.0' respectievelijk 'nr. 7.2.5.0'.

2. In het zevende lid wordt 'nr. 8.1.8.1' vervangen door nr. 8.1.8.

E

Artikel 4.07 komt te luiden:

Artikel 4.07 Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat

1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
   De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:
   a. schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt;
   b. kleine schepen, met uitzondering van schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
   c. duwbakken en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
   De eerste volzin geldt niet,
   a. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
   b. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.

3. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de bijlage van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 105) worden gezonden:
   a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
   b. naam van het schip;
   c. scheeps- of samensteltype;
   d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
   e. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
   f. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
   g. positie (WGS 84);
   h. snelheid over de grond;
   i. koers over de grond;
   j. tijd van de elektronische positiebepaling;
   k. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
   l. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4.

4. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
   a. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
   b. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
   c. samensteltype;
   d. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
   e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4.

5. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/55/EG en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

6. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend, hoeft de gegevens, bedoeld in het derde lid, onderdeel d, niet over te dragen.

7. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

8. Op de in bijlage 4 aangewezen vaarwegen mag een zeegaand schip zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Het AIS-apparaat van klasse A moet ingeschakeld zijn wanneer een zeegaand schip niet is uitgerust met een Inland AIS-apparaat.

9. Ingeval een zeegaand schip is uitgerust met een Inland AIS-apparaat, is dit permanent ingeschakeld en zijn de leden 1, 2, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.

F

Het tweede lid van artikel 6.01 komt als volgt te luiden:

2. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig ongeacht de afmetingen van dit voertuig en de wijze waarop dit voertuig wordt gebruikt.

G

Artikel 6:26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het vierde lid worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma de volgende onderdelen toegevoegd:

g. Een geel licht op de brug samen met een in onderdeel a, b of c hierboven genoemde markering geeft aan:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in beide richtingen toegestaan (teken D.1a; bijlage 7);
h. Twee gele lichten op de brug samen met de onder (a), (b) en (c) hierboven genoemde markering geeft aan:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in de andere richting niet toegestaan (teken D.1b; bijlage 7).

2. Het vijfde en zevende lid vervallen onder vernummering van het zesde lid tot vijfde lid en het achtste lid tot zesde lid.

H

In artikel 6.28 vervalt het vierde lid onder vernummering van de leden 5 tot en met 15 tot 4 tot en met 14.

I

In artikel 6.33 vervalt het vierde lid.

J

Artikel 7.03 komt als volgt te luiden:

Artikel 7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:
   a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
   b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1. (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

K

Aan artikel 7.05 wordt onder vernummering van de leden vier en vijf tot leden vijf en zes na het derde lid het volgende lid ingevoegd:

4. Op een bijzondere ligplaats aangeduid door de tekens E.5.4 tot en met E.5.15 (bijlage 7) kan de bevoegde autoriteit onderscheid maken tussen categorieën van schepen naar gelang de wijze waarop deze de lading vervoeren.

L

Artikel 8.06 komt als volgt te luiden:

Artikel 8.06. Snel varen en waterskiën

1. Een snelle motorboot mag niet sneller varen dan 20 km per uur ten opzichte van het water. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod niet van

toepassing is dan wel waarop een andere maximum snelheid van toepassing is, daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen snel varen overdag of ’s nachts, tussen beroepsmatige vaart en recreatieve vaart en veerdiensten.

2. Het is verboden te waterskiën of te doen waterskiën of op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik te maken of gebruik te doen maken. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod overdag niet van toepassing is.

3. De bestuurder van een snelle motorboot die één of meer waterskiërs of personen die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maken, voortbeweegt, moet zich doen bijstaan door een mede-opvarende van ten minste 15 jaar oud als uitkijk.

4. Een waterskiër en een persoon die op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik maakt moeten zich zodanig gedragen, dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van de vaarweg kan worden veroorzaakt.

M

Artikel 9.02, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip of samenstel houdt zich op de bij ministeriële regeling vastgestelde vaarwegen en kunstwerken aan de in die regeling aangegeven grootste lengte, breedte en diepgang.

N

Artikel 9.04, tweede lid, komt te luiden:

2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de Waal, de Boven-Rijn, de Geldersche IJssel, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, moet een schip zo veel mogelijk aan de stuurboordszijde van het vaarwater varen.

O

Artikel 9.05, tweede lid, komt te luiden:

2. Het is verboden te varen met een door een vlieger voortbewogen plank of klein schip.

P

In artikel 11.01, eerste lid, wordt ‘de sluizen bij Roermond, Belfeld en Sambeek’ vervangen door: de sluizen bij Roermond, Belfeld, Sambeek en Lith.

Q

Na bijlage 3 wordt de bijlage 4 ingevoegd zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit.

R

Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel A komt de toelichtende tekst bij verbodsteken A.1 te luiden: In-, uit-, of doorvaren verboden (algemeen teken) (artikelen 6.08, onder a, 6.16, lid 9, onder a, 6.22, lid 2, 6.25 lid 1, 6.26, leden 4 en 5, 6.27, lid 1, 6.28a).

2. In onderdeel E wordt na teken E.6 het volgende teken met toelichtende tekst ingevoegd:



E.6.1 Toestemming gebruik te maken van spudpalen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst (artikel 7.03, lid 3)

3. Onderdeel D wordt als volgt gewijzigd:

a. de toelichtende tekst bij aanbevelingsteken D.1, onder a, komt te luiden:

a. doorvaart uit de tegengestelde richting toegestaan (artikelen 6.25, lid 2, 6.26, lid 4, 6.27 lid 3).

b. de toelichtende tekst bij aanbevelingsteken D.1, onder b, komt te luiden:

b. doorvaart uit de tegengestelde richting verboden (artikelen 6.25, lid 2, 6.26, lid 4, 6.27 lid 3).

S

Bijlage 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 10 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:

10a. het Yangtzekanaal alsmede de havens aan deze vaarweg;.

2. Onder vervanging van de punt door een puntkomma achter '40. het Maas-Waalkanaal' worden de volgende vaarwegen toegevoegd:

41. Prinses Margrietkanaal;
42. Van Starkenborghkanaal;
43. Eemskanaal.

T

Bijlage 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 3 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:

3a. het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;

2. Onder vervanging van de punt achter '5. haven Oudeschild' door een puntkomma wordt het volgende onderdeel toegevoegd:

6. het Oosterhornkanaal.

U

Bijlage 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 2 komt te luiden:

2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal, het Hartelkanaal en het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;.

2. Onderdeel 6 komt te luiden:

6. de havens van Termunten, van Delfzijl en van Scheveningen;.

3. Onder vernummering van onderdeel 7 tot onderdeel 8 wordt het volgende onderdeel ingevoegd:

7. de zeehaven van de gemeente Eemsmond (Eemshaven);.

V

Bijlage 13 vervalt.

W

Bijlage 14 wordt vervangen door de in bijlage 2 bij dit besluit opgenomen bijlage 14 (nieuw).

X

Bijlage 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a worden, onder vervanging van de punt aan het slot van '33. de Veerhaven te Terneuzen door een puntkomma, de volgende onderdelen toegevoegd:

34. het Prinses Margrietkanaal;
35. het Van Starkenborghkanaal;
36. het Eemskanaal.

2. Onderdeel b wordt als volgt gewijzigd:

a. onderdeel 6 komt te luiden:

6. de havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond (Eemshaven) en van Scheveningen;

b. onder vervanging van de punt aan het slot van '19. Het Lekkanaal' door een puntkomma, worden de volgende onderdelen toegevoegd:

20. het Prinses Margrietkanaal;
21. het Van Starkenborghkanaal;
22. het Eemskanaal.

Y

Aan bijlage 16 worden onder vervanging van de punt achter '26. de Noord' door een puntkomma, de volgende vaarwegen toegevoegd:

27. de Nieuwe Maas;
28. de Nieuwe Waterweg;
29. het Prinses Margrietkanaal;
30. het Van Starkenborghkanaal;
31. het Eemskanaal.

Z

Aan bijlage 17, onderdeel c, worden onder vervanging van de punt achter '9. het Keteldiep' door een puntkomma, de volgende vaarwegen toegevoegd:

10. het Prinses Margrietkanaal;
11. het Van Starkenborghkanaal;
12. het Eemskanaal.

ARTIKEL III

Artikel 6.8 van het Besluit opleidingen en bevoegheden nautische beroepsbeoefenaren komt te luiden:

Artikel 6.8. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren.

ARTIKEL IV

In het Rijnvaartpolitiereglement 1995 komt de toelichtende tekst bij bord A.1a in bijlage 7 te luiden:

A.1a Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip zonder motor (artikel 6.22, lid 2, onder a).

ARTIKEL V

Het Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt ingetrokken.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL Q, VAN DIT BESLUIT

Bijlage 4. Gebruik van het Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 4.07, derde, vierde en achtste lid

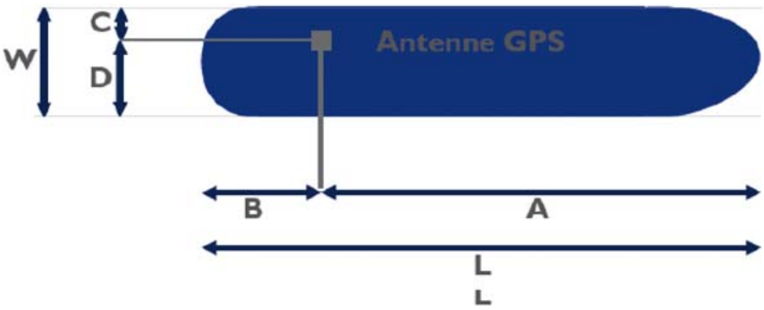
1. Navigatiestatus

0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	moored	ligt afgemeerd
6	aground	zit aan de grond
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined	niet gedefinieerd

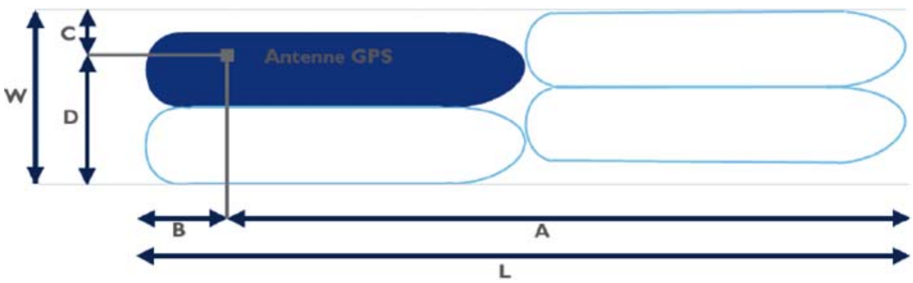
2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C, en D met de nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een samenstel

3. Vaarwegen waarop een zeegaand schip mag zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A

a. De Waddenzee;

b. De havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond en Scheveningen;
c. Het Noordzeekanaal, met inbegrip van zijkanaal G tot aan de Zaansluizen, het IJ en de vaarwegen ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
d. Het IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer en met uitzondering van de Gouwzee;
e. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal en het Calandkanaal;
f. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, en de daarop aansluitende vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk;
g. de Oosterschelde;
h. het Kanaal door Zuid-Beveland;
i. de havens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

BIJLAGE 2 BEHORENDE BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL W, VAN DIT BESLUIT

Bijlage 14. Ligplaats nemen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, eerste lid, zijn:
   1. de Oude Maas;
   2. het Spui;
   3. de Noord, met inbegrip van de Rietbaan;
   4. de Boven-Merwede;
   5. de Beneden-Merwede;
   6. de Nieuwe Merwede;
   7. de Dordtsche Kil;
   8. het tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
   9. de Nieuwe Maas;
   10. de Nieuwe Waterweg;
   11. de Maasmond;
   12. de Schelde-Rijnverbinding;
   13. het Kanaal door Zuid-Beveland;
   14. het Veerse Meer;
   15. de tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwaters van het Volkerak, de Zuid-Vlije, het Krammer, het Keeten, het Mastgat en het Zijpe;
   16. van de Oosterschelde: het Engelsche Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije, het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije en de Aanloop Wemeldinge;
   17. van het Zoommeer: het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;
   18. het Julianakanaal;
   19. het Kanaal Wessem-Nederweert;
   20. de Noordervaart;
   21. het Kanaal Zutphen-Enschede met het Zijkanaal naar Almelo;
   22. het Zwolle-IJsselkanaal;
   23. het Meppelerdiep;
   24. het Amsterdam-Rijnkanaal;
   25. het Lekkanaal;
   26. het Merwedekanaal (benoorden de Lek);
   27. de Binnen- en Buitenhaven te Stellendam;
   28. het betonde vaarwater in het IJsselmeer, Markermeer en de Gouwzee;
   29. het betonde vaarwater in de Randmeren;
   30. het Buiten-IJ;
   31. het Afgesloten-IJ;
   32. de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen- en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
   33. de Zijkanalen B, C, D, E, G en H; Zijkanaal G slechts over een lengte van 1.000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal;
   34. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens;
   35. de Veerhaven te Terneuzen;
   36. het Maas-Waalkanaal;
   37. het Kanaal van Sint Andries;
   38. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
   39. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
   40. de Zuid-Willemsvaart, met inbegrip van de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard;
   41. het Máximakanaal;
   42. de Maas;
   43. de Bergsche Maas;
   44. het Wilhelminakanaal;
   45. het Markkanaal;
   46. de Gekanaliseerde Dieze;
   47. de Donge;
   48. het Krabbersgat;
   49. het Oostvaardersdiep;
   50. het Noordzeekanaal;
   51. de Geldersche IJssel, met inbegrip van de daarbij behorende oude rivierarmen en aangetakte zijwateren, voorzover in beheer bij het Rijk;
   52. het Keteldiep;
   53. het Zwarte Water;
   54. het Prinses Margrietkanaal;

55. het Van Starkenborghkanaal;
56. het Eemskanaal.

b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vijfde lid, zijn:
   1. het Oostvaardersdiep;
   2. het Veerse Meer.

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Recente ontwikkelingen met betrekking tot 1) de mogelijkheid om met watertaxi's een snelle veerdienst te onderhouden op de Waddenzee, 2) de overgang van het beheer van de hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl van de provincies Friesland en Groningen naar het Rijk en 3) voorschriften die vastgesteld zijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart maken dat het huidige Binnenvaartpolitiereglement op een aantal punten moet worden aangepast. Met deze wijziging wordt het Binnenvaartpolitiereglement aangepast aan bovengenoemde ontwikkelingen en daarnaast wordt een aantal aanpassingen in andere besluiten doorgevoerd.

2. Hoofdlijnen

2.1 Snelle veerdienst met watertaxi's op de Waddenzee (artikel 8.06 BPR)

Reeds meerdere malen is in de Tweede Kamer de wens uitgesproken om mogelijkheden te krijgen om 's nachts tussen het vaste land en de Waddeneilanden een snelle veerdienst met zogenoemde watertaxi's te kunnen onderhouden. Op dit moment is het alleen mogelijk om op de Waddenzee in aangewezen gebieden overdag sneller te varen dan 20 km/h. Deze keuze is destijds ingegeven door het kwetsbare karakter van de Waddenzee en onbekendheid met de gevolgen die het snelvaren zowel overdag als 's nachts eventueel zou kunnen hebben voor de flora en fauna in het Waddengebied. Onderhavig besluit voorziet in een wijziging van artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement. Dit artikel biedt nu weliswaar mogelijkheden om snel varen 's nachts toe te staan, maar deze mogelijkheid is niet nader te clausuleren. Dat betekent dat de mogelijkheid om snel te varen in aangewezen gebieden uitsluitend kan gelden voor alle vaarweggebruikers. Gelet op het kwetsbare karakter van de Waddenzee is het echter ongewenst om snel varen 's nachts ook voor recreatief verkeer mogelijk te maken. In dat verband voorziet dit besluit conform de toezegging aan de Tweede Kamer[1] in een grondslag voor een nadere clausulering van de grondslag in het Binnenvaartpolitiereglement om snelvaren toe te staan (Artikel II, onderdeel L). Op basis hiervan kan onderscheid gemaakt worden tussen beroepsmatige vaart, recreatieve vaart en veerdiensten. Deze voorziening biedt op dit moment echter slechts een juridische grondslag om gebieden te kunnen aanwijzen waarin snel varen mogelijk is en eventueel onderscheid kan worden gemaakt naar vaarweggebruiker. Er kan in de desbetreffende gebieden pas daadwerkelijk snel worden gevaren in de aangewezen situaties door de aangewezen vaarweggebruikers wanneer dat bij ministerieel besluit is vastgesteld. Op basis van het huidige artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement is hiertoe de Regeling snelle motorboten rijkswateren 1995 vastgesteld, die zou kunnen worden uitgebreid op basis van de met dit besluit vastgestelde grondslagen. Zoals ook reeds aan de Tweede Kamer is aangegeven is het besluit om watertaxi's op de Waddenzee ook 's nachts sneller te laten varen dan 20 km/h ook afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken naar de impact van het snelvaren 's nachts door watertaxi's op de in de Waddenzee aanwezige habitats en diersoorten.

2.2 Overgang van het beheer van de hoofdvaarweg van Lemmer naar Delfzijl

Met ingang van 1 januari 2014 zijn het eigendom en het beheer van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal die samen de zogenoemde Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl vormen door de provincies Friesland en Groningen overgedragen aan het Rijk. Met deze overdracht is het Rijk ook nautisch beheerder van deze vaarwegen geworden. In dat kader zullen deze vaarwegen worden opgenomen in de diverse bijlagen van het Binnenvaartpolitiereglement. Hiermee worden de voorschriften met betrekking tot marifoonverplichting en radarvaart, ligplaats nemen, kleine schepen en het verbod om te varen met een zeilplank ter verhoging van de nautische veiligheid ook op deze vaarwegen van toepassing.

2.3 Voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

In verband met het streven de voorschriften van de CCR in het Rijnvaartpolitiereglement zoveel mogelijk uniform in de Nederlandse regelgeving op te nemen zijn, zoals gebruikelijk, de teksten uit de besluiten van de CCR die zijn opgenomen of worden opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement in deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen.

---

[1] Kamerstukken II, 2012/13, 33 450 nr. 3.

2.3.1 Verplichting tot het dragen van een reddingsvest (artikel 1.07 BPR)

Bij Besluit 2011-I-12 heeft de CCR artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement aangevuld met een voorschrift van tijdelijke aard dat ertoe strekt dat een reddingvest moet worden gedragen in die situaties waarin er een risico bestaat om over boord te vallen. Bij besluit 2014-I-10 is de werking van deze bepalingen verlengd tot 30 november 2017. Met deze wijziging wordt de verplichting tot het dragen van een reddingsvest ook in het Binnenvaartpolitiereglement opgenomen (artikel II, onderdeel B). Naast de verplichting om in bepaalde situaties een reddingsvest te dragen bevat artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement tevens technische voorschriften waarmee men beoogt te voorkomen dat bemanningsleden onbedoeld overboord vallen, zoals relingen en dergelijke. Deze voorschriften worden niet in het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen. Reeds bij de totstandkoming van het Binnenvaartpolitiereglement in 1983 is besloten artikel 1.08 (Bouw, uitrusting en bemanning van een schip) van het Rijnvaartpolitiereglement niet over te nemen vanwege het technische karakter van deze bepaling. Destijds voorzag de Binnenschepenwet in dergelijke technische voorschriften en nu zijn deze in de Binnenvaartwet opgenomen. Het is wenselijk dit onderscheid aan te houden en ook nu af te zien van de implementatie van dergelijke technische voorschriften in artikel 1.08 van het Binnenvaartpolitiereglement.

2.3.2 Verplichting om uitgerust te zijn met een Inland AIS-apparaat (artikel 4.07 BPR)

Daarnaast wordt eveneens in navolging van besluitvorming in de CCR in het Binnenvaartpolitiereglement in het nieuw in te vullen artikel 4.07 (artikel II, onderdeel E) de verplichting opgenomen om schepen uit te rusten met een zogenoemd Inland AIS apparaat en deze daadwerkelijk te gebruiken. Een Automatic Identification System is een uit de zeevaart afkomstig systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Voor de binnenvaart is een zogenoemd Inland-AIS-apparaat (Inland-AIS) ontwikkeld. Wanneer alle schepen op een waterweg met Inland AIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper in zijn omgeving de melding van de aanwezigheid van het desbetreffende schip en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn meer dan 90% van de schepen met Inland AIS is uitgerust. Dit hoge percentage is het gevolg van subsidieregelingen die de CCR-lidstaten met het oog op het verhogen van de veiligheid op de vaarwegen hebben ingesteld. In Nederland was in dat kader van 1 december 2009 tot 1 januari 2013 de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart van kracht. De aanschaf van Inland AIS is hiermee gestimuleerd omdat ten behoeve van de optimalisering van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie er naar moet worden gestreefd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen, in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust en dit systeem gebruiken. Daarbij is het noodzakelijk dat de overgedragen informatie juist is.
Ten opzichte van de verplichting voor de Rijnscheepvaart zoals deze wordt opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is de verplichting in het Binnenvaartpolitiereglement vereenvoudigd. Anders dan per 1 december 2014 in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt opgenomen, zal de verplichting tot het aan boord hebben en gebruik maken van Inland AIS, niet worden gecombineerd met de verplichting tot het koppelen van dit systeem aan Inland ECDIS of een vergelijkbaar systeem van elektronische vaarwegkaarten waarmee de ontvangen AIS-informatie op de elektronische kaarten zichtbaar wordt gemaakt. Weliswaar is gebleken dat ongeveer driekwart van de Rijnscheepvaart reeds is uitgerust met een dergelijk, of vergelijkbaar systeem, voor een aanzienlijk deel van de vaarweggebruikers, zeker op de vaarwegen anders dan de Rijn, heeft een dergelijke verplichting te verstrekkende gevolgen. Omdat in Nederland op onoverzichtelijke plekken in het vaarwegennet met veel scheepvaartverkeer actief verkeersmanagement met verkeersbegeleiding vanaf de wal plaatsvindt heeft een verplichting om Inland AIS aan Inland Ecdis te koppelen weinig meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

2.4 Overige onderwerpen

2.4.1 Gebruik van spudpalen (artikel 7.03 BPR)

Bij de meest recente inhoudelijke wijziging van het BPR[2] is aan de definitie van ‘ankeren’ in het Binnenvaartpolitiereglement het gebruik van spudpalen toegevoegd. In de praktijk leidt dit tot de situatie dat op plaatsen waar een ankerverbod geldt ook geen gebruik mag worden gemaakt van spudpalen. Omdat op sommige plaatsen waar een ankerverbod geldt het ligplaats nemen met behulp van spudpalen niet bezwaarlijk is, is het wenselijk het gebruik van spudpalen op plaatsen waar een ankerverbod geldt, afzonderlijk toe te kunnen staan. Hiertoe voorziet dit besluit in een nieuw bord.

---

[2] Besluit van 20 september 2010, houdende vaststelling van een aantal wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995 [...], Stb. 2010, 748.

2.4.1 Ligplaatsen onderscheiden naar wijze waarop de lading vervoerd wordt (artikel 7.05 BPR)

Ten aanzien van het ligplaatsenbeleid biedt deze wijziging nog een nieuwe voorziening. Bij de bepaling van het ligplaatsenbeleid voor bijzondere ligplaatsen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren is steeds vaker van belang op welke wijze deze schepen de gevaarlijke stoffen vervoeren. Hierbij is dan vooral het onderscheid tussen containerschepen met droge lading en tankschepen relevant. Tot op heden bood het Binnenvaartpolitiereglement de bevoegde autoriteit niet de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen deze categorieën schepen. Onderhavige wijziging beoogt hier in te voorzien (artikel II, onderdeel K).

2.4.2 Kitetenders (artikel 9.05 BPR)

Naast het kitesurfen lijkt zich een nieuwe watersport te ontwikkelen waarbij een klein schip wordt voortbewogen door een vlieger, ook wel een kitetender genoemd. Gelet op de enorme snelheden die behaald kunnen worden bij het beoefenen van deze watersport en de onvoorspelbaarheid van deze watersporter voor andere watersporters en vaarweggebruikers, is het aangewezen deze nieuwe watersport op eenzelfde wijze te benaderen als het kitesurfen. Dat betekent dat deze activiteit in beginsel verboden is, tenzij de bevoegde autoriteit vaarwegen of gedeelten daarvan heeft aangewezen waar het verbod overdag niet van toepassing is (artikel II, onderdeel O).

2.4.3 Bijlage 13 BPR

Een laatste in het oog springende wijziging is het vervallen van bijlage 13 uit het Binnenvaartpolitiereglement (artikel II, onderdelen M en V). In deze bijlage waren de vaarwegen opgenomen met daarbij de ten hoogste toegelaten lengte, breedte en diepgang van de schepen op die vaarwegen. Uiteraard is het van belang dat deze gegevens bekend zijn bij vaarweggebruikers, maar gelet op de dynamiek van die gegevens, werkt het in de praktijk niet optimaal om deze gegevens op te nemen in een algemene maatregel van bestuur. Met deze wijziging blijft uiteraard wel de verplichting in stand op grond waarvan de schipper zich moet houden aan de opgegeven afmetingen. De afmetingen staan echter niet meer in dit besluit maar worden in een ministeriële regeling opgenomen. Hiertoe is in dit besluit een grondslag opgenomen in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Artikel I).

De overige kleinere wijzigingen worden toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

3. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven

De kosten voor burgers en bedrijfsleven als gevolg van deze wijziging hebben betrekking op de verplichting tot het aan boord hebben van een Inland-AIS-installatie en de verplichting voor een groot schip om voor de bemanning reddingsvesten aan boord te hebben. De beroepsvaart in Nederland bestaat uit ongeveer 7.000 binnenvaartschepen. Zoals reeds hierboven aangegeven is ongeveer 90% van de schepen in de beroepsvaart reeds uitgerust met Inland-AIS als gevolg van de stimuleringsregeling die van overheidswege was ingesteld voor deze schepen. Die schepen die destijds geen gebruik hebben gemaakt van deze mogelijkheid zullen na inwerkingtreding van onderhavig besluit alsnog Inland AIS moeten installeren op hun schip hetgeen afhankelijk van het type ongeveer € 1.700,– tot € 3.000,– per schip kan kosten. De verplichting om Inland-AIS aan boord te hebben geldt ook voor pleziervaartuigen langer dan 20m. De kosten voor een Inland-AIS installatie voor dergelijke schepen is gelijk aan de kosten die de beroepsvaart hiervoor moet maken. Het is in verband met het ontbreken van een deugdelijk registratiesysteem voor pleziervaarttuigen niet mogelijk om aan te geven hoeveel pleziervaartuigen als gevolg van dit besluit nog een Inland-AIS moeten aanschaffen. De afgelopen jaren is de echter ook de pleziervaartuigbranche altijd betrokken geweest bij ontwikkelingen met betrekking tot de voorbereiding van deze voorschriften. In dat kader stond ook de in paragraaf 2.3.2 genoemde subsidieregeling open voor pleziervaartuigen langer dan 20 m die uitgerust werden met een Inland AIS.

In artikel 10.05, tweede lid van het Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn en bijlage II van richtlijn (EG) nr. 2006/87 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG is reeds de verplichting opgenomen dat aan boord reddingsvesten aanwezig moeten zijn voor een ieder die zich regelmatig aan boord bevindt. Deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement schrijft slechts het gebruik van dergelijke vesten in bepaalde situaties voor. Deze wijziging brengt derhalve gelet op de hier bovengenoemde reeds bestaande uitrustingsverplichting geen aanschafverplichting met zich.

4. Advisering en consultatie

Bij de voorbereiding van deze wijziging hebben het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. suggesties aangeleverd ter actualisering van het Binnenvaartpolitiereglement.

Voorts is het concept van dit besluit overeenkomstig artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet aan beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd alsmede in de Staatscourant bekend gemaakt. Naar aanleiding hiervan [...].

In verband met de reeds wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure en de mogelijkheden voor een ieder om in dat kader zijn zienswijze bij de Minister van Infrastructuur en Milieu naar voren te brengen, is afgezien van een openbare internetconsultatie.

5. Uitvoering en handhaving

De voorschriften van het Binnenvaartpolitiereglement worden strafrechtelijk gehandhaafd. De uitvoering en handhaving van deze wijziging worden opgepakt binnen de bestaande capaciteit van de handhavingsdiensten.

6. Inwerkingtreding

Deze wijziging zal op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden (Artikel VI). Gelet op de diversiteit van de onderwerpen kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend worden vastgesteld. Hiermee kan ook worden aangesloten bij het moment van inwerkingtreding van voorschriften vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Bij de inwerkingtreding zal toepassing worden gegeven aan het zogenoemde stelsel van Vaste verandermomenten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (Wijziging Vaststellingsbesluit BPR)

Deze wijziging strekt tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De verwijzing naar de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt geactualiseerd en aan artikel 4, eerste lid, wordt artikel 9.02, eerste lid, van het BPR toegevoegd, zodat het mogelijk is bijlage 13 vast te stellen bij ministeriële regeling.

Artikel II, onderdeel A (artikel 1.07 BPR)

Met de wijziging van artikel 1.07 wordt de mogelijkheid geboden dat bij gebruik van hulpmiddelen, zoals radar en camera-installaties, het vrije uitzicht tot 500 m voor de boeg wordt beperkt. Deze mogelijkheid loopt gelijk met de ontwikkeling van een zelfde mogelijkheid in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en zal gelijktijdig met de wijziging van laatstgenoemd reglement in werking treden.

Artikel II, onderdeel C (artikel 1.10 BPR)

Met de voorgestelde toevoeging aan artikel 1.10 is het tevens toegestaan het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart op elektronische wijze aan boord beschikbaar te hebben.

Artikel II, onderdeel D (artikel 3.14 BPR)

Met dit artikel worden verwijzingen naar de ADN-nummers in overeenstemming gebracht met de in het Rijnvaartpolitiereglement gebruikte nummers.

Artikel II, onderdeel E (artikel 4.07 BPR)

De voorgestelde invulling van artikel 4.07, eerste lid, behelst de verplichting om een schip uit te rusten met Inland AIS. De overige leden van artikel 4.07 beogen te bewerkstelligen dat Inland AIS op een dusdanige manier wordt gebruikt dat de scheepvaart te allen tijde af kan gaan op de juistheid van de informatie die de Inland AIS aan boord weergeeft over de aanwezigheid van andere schepen in de buurt. De verplichting tot het aan boord hebben van Inland AIS geldt niet voor zeeschepen. Deze zijn namelijk reeds voorzien van het voor de zeescheepvaart gebruikelijke AIS-systeem waardoor de

aanwezigheid van dergelijke schepen ook wordt weergegeven door Inland AIS en deze schepen de aanwezigheid van binnenschepen in de omgeving ook kunnen waarnemen. Deze vrijstelling voor de zeescheepvaart zal gelden in de zogenoemde weefgebieden waarin zowel zeescheepvaart als binnenvaart intensief gebruik maken van de vaarwegen. In de nieuw in te voegen bijlage 4 (artikel II, onderdeel Q) zullen deze gebieden benoemd worden.

Artikel II, onderdeel F (artikel 6.01 BPR)

In artikel 6.01, tweede lid, wordt voor de toepassing van de vaarregels bepaald dat onder een klein schip mede wordt begrepen een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel uitsluitend uit kleine schepen bestaande, alsmede een amfibievoertuig. In de praktijk komen echter situaties voor waarin amfibievoertuigen varen die, gelet op hun gebruik, zijn gecertificeerd als bijvoorbeeld passagiersschip of wat betreft hun lengte kunnen worden beschouwd als groot schip. Om buiten twijfel te stellen dat noch de wijze van certificering van het amfibievoertuig, noch de lengte van het amfibievoertuig invloed hebben op de op dit voertuig van toepassing zijnde vaarregels, namelijk de vaarregels voor een klein schip, is het tweede lid van artikel 6.01 uitgebreid met een daartoe strekkende zinsnede.

Artikel II, onderdeel G (artikel 6.26 BPR)

Artikel 6.26 is voor wat betreft de doorvaart van een beweegbare brug door schepen van beperkte hoogte aangepast aan het CEVNI. Deze voorziening verduidelijkt de gedragsregels voor schepen die zonder brugopening een brug kunnen passeren en verbetert daarmee de doorstroming onder bruggen door. Verder wordt het zevende lid geschrapt. Steeds vaker worden bruggen bediend op afstand; het verzoek tot bediening van de brug door middel van het geven van één lange stoot, één korte stoot en weer één lange stoot, dan wel door roepen heeft dan geen effect en is daarbij erg belastend voor de omgeving. Hetzelfde geldt voor de geluidssignalen voor de bediening van sluizen in artikel 6.28, vierde lid, BPR (artikel II, onderdeel H).

Artikel II, onderdeel I (artikel 6.33, vierde lid, BPR)

Het geven van één lange stoot gevolgd door vier korte stoten als mistsein door een niet op radar varende veerpont werkt in de praktijk niet goed. Stuurhuizen zijn namelijk steeds beter geïsoleerd om bijvoorbeeld het motorgeluid buiten te sluiten. De lidstaten van de CCR hebben reeds eerder besloten deze bepaling afkomstig uit het CEVNI niet over te nemen in het Rijnvaartpolitiereglement. Deze wijziging strekt tot het intrekken van deze verplichting in het Binnenvaartpolitiereglement.

Artikel II, onderdeel J (artikel 7.03 BPR)

Met onderhavige wijziging wordt het mogelijk gemaakt om op plaatsen waar ankeren verboden is, wel stil te liggen met behulp van het gebruik van spudpalen. Hiertoe is een derde lid toegevoegd aan artikel 7.03. Daarnaast wordt ter illustratie van de mogelijkheid om spudpalen te gebruiken op plaatsen waar een ankerverbod geldt, een nieuw teken (E.6.1) in bijlage 7 vastgesteld (Artikel II, onderdeel R). Dit bord kan zelfstandig voorkomen op gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden maar kan ook naast het teken A.6 van bijlage 7 worden gebruikt. Dit betekent dat op dat gedeelte van de vaarweg ankeren met gebruikmaking van ankers verboden is, maar stilliggen met gebruikmaking van spudpalen *wel* toegestaan is. Wanneer uitsluitend het teken A.6 van bijlage 7 wordt gebruikt, kan in het desbetreffende vak noch gebruik worden gemaakt van ankers noch van spudpalen indachtig de definitie van ankeren in artikel 1.01, onderdeel D, onder 13°.

Artikel II, onderdeel K (artikel 7.05 BPR)

Voor een efficiënt en veilig ligplaatsbeleid is het wenselijk, zeker voor ligplaatsen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, een onderscheid te kunnen maken tussen de wijze waarop schepen hun lading vervoeren. Met deze wijziging wordt in artikel 7.05 een nieuw lid ingevoegd dat de bevoegde autoriteit de bevoegdheid geeft bij het inrichten van ligplaatsen als bedoeld in artikel 7.02, tweede lid, onderscheid te maken tussen de wijze waarop schepen hun lading vervoeren. Dit onderscheid kan bijvoorbeeld bestaan uit tankers of containerschepen met droge lading.

Artikel II, onderdeel L (artikel 8.06 BPR)

Zoals reeds beschreven in de inleiding, behelst dit onderdeel de wijziging van artikel 8.06 van het Binnenvaartpolitiereglement. Met deze wijziging wordt een grondslag gecreëerd om bij het aanwijzen van gebieden waar sneller dan 20 km/h mag worden gevaren naast het onderscheid tussen ’s nachts en overdag ook onderscheid te kunnen maken tussen recreatief snel varen, beroepsmatig snel varen en snel varen door veerdiensten.

Artikel II, onderdeel N (artikel 9.04, tweede lid, BPR)

Overeenkomstig artikel 9.04, tweede lid, gold voor kleine schepen op de in bijlage 15, onder a, vermelde vaarwegen, waaronder de Waal en de Boven-Rijn de verplichting om zo veel mogelijk aan stuurboordzijde van het vaarwater te varen. In de praktijk bleken deze schepen op de Waal en Boven-Rijn echter regelmatig over te steken naar de binnenbocht aan de bakboordzijde van het vaarwater om buiten het drukke, diepe en snelstromende riviergedeelte te gaan varen. Deze handelwijze werd reeds geruime tijd gedoogd aangezien het breed onderschreven wordt dat dit de veiligheid ten goede komt en er zelfs aparte betonning voor de recreatievaart ligt in het zomerseizoen. In dat kader strekt deze wijziging tot het toevoegen van de Waal en Boven-Rijn aan de lijst van wateren waarop de verplichting zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen niet van toepassing is.
Voor de Boven-Merwede daarentegen wordt met deze wijziging de verplichting om zoveel mogelijk aan stuurboordzijde te varen juist gecreëerd. Het is op dit water gebruikelijk dat recreatievaart bij harde zuidelijke wind vanaf de Afgedamde Maas de linker oever aanhoudt richting de Biesboschsluis. Echter, in het vaarweggedeelte bovenstrooms van de Merwedebrug ligt de vaargeul langs de linkeroever en de beroepsvaart komt op die manier al snel de aan de verkeerde zijde van de vaarweg varende recreatievaart tegen. De passage onder de Merwedebrug geschiedt overigens wel aan de rechterzijde hetgeen noodzakelijk maakt dat de linksvarende recreatievaart oversteekt. Vanuit nautische veiligheid is dit een ongewenste situatie en in dat verband zal de Boven-Merwede geschrapt worden uit de opsomming van wateren waar de verplichting om aan stuurboordzijde te varen, niet geldt.

Artikel II, onderdeel P (artikel 11.01 BPR)

Met de wijziging van artikel 11.01, eerste lid, wordt de sluis bij Lith toegevoegd aan de in dat lid genoemde sluizen waarbij bij het invaren van de sluizen zo dicht mogelijk langs de linkeroever moet worden gevaren. Bij de sluizen bij Roermond, Belfeld en Sambeek bestond deze verplichting reeds waardoor het verwarrend werkt dat bij de sluis van Lith deze verplichting niet bestond. Omdat de invaart aan de bovenzijde van de sluis relatief smal is en er sprake is van een trekstroom richting het stuwkanaal is het omwille van de veiligheid nu al gebruikelijk dat daar zoveel mogelijk links wordt gehouden. Om te voorkomen dat de bestaande praktijk ten opzichte van de verplichting van het Binnenvaartpolitiereglement te veel verwarring veroorzaakt bij het in- en uitvaren van de sluis, wordt dit artikel in overeenstemming gebracht met de praktijk.

Artikel II, onderdeel R (bijlage 7 BPR)

Artikel II, onderdeel R, wijzigt bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement. Ter illustratie van de toestemming om op plaatsen stil te liggen met gebruikmaking van spudpalen wordt een nieuw teken vastgesteld. Voorts worden de verwijzingen in de toelichtende teksten bij de aanbevelingstekens D.1, onder a en b aangepast aan de wijziging van artikel 6.26 (artikel II, onderdeel G).

Artikel II, onderdeel S (bijlage 9 BPR)

Bijlage 9 wordt aangepast naar aanleiding van de ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte en de overdracht van het beheer van de wateren in Friesland en Groningen die onderdeel zijn van de zogenoemde Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

Artikel II, onderdeel T (bijlage 10 BPR)

Met deze wijziging wordt bijlage 10 uitgebreid met het Yangtzekanaal (zie ook artikel II, onderdeel S) en het Oosterhornkanaal. Opname van het Oosterhornkanaal in bijlage 10 is gewenst omdat het Oosterhornkanaal valt onder het beheer van de provincie Groningen en het wel wenselijk is de bepalingen van hoofdstuk 9 van het Binnenvaartpolitiereglement op het Oosterhornkanaal van toepassing te laten zijn.

Artikel II, onderdeel U (bijlage 11 BPR)

Onderdeel U vult bijlage 11 aan met het Yangtzekanaal (zie artikel II, onderdeel S) en voorziet in enkele redactionele aanpassingen in de beschrijving van de havens in onderdeel 6 en onderdeel 7 (nieuw).

Artikel II, onderdeel W (bijlage 14 BPR)

Bijlage 14 is opnieuw vastgesteld omdat dit in verband met de toevoeging van een aantal verschillende wateren waaronder ook weer de vaarwegen die onderdeel zijn van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, de overzichtelijkheid ten goede kwam.

Artikel II, onderdelen X en Y (bijlagen 15 en 16 BPR)

Ook bijlage 15 en 16 zijn aangevuld met het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal. Omwille van de nautische veiligheid is het wenselijk ook op deze wateren de verplichtingen van artikel 9.04 voor kleine schepen van toepassing te laten zijn en op deze wateren het gebruik van zeilplanken te verbieden.

Artikel II, onderdeel Z (bijlage 17 BPR)

Ook bijlage 17, onderdeel c, is aangevuld met het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal. Gebleken is dat de langere duwcombinaties die tegenwoordig geregeld gebruik maken van deze vaarwegen in bepaalde omstandigheden moeite hebben de combinatie voldoende onder controle te houden. Dit heeft inmiddels meerdere keren geresulteerd in schade aan kunstwerken. In verband met de nautische veiligheid is het dus wenselijk om eerdergenoemde vaarwegen voor schepen en combinaties van meer dan 90 meter uitsluitend open te stellen indien deze zijn voorzien van kopbesturing zoals is opgenomen in artikel 9.06, vierde lid.

Artikel IV

In het Rijnvaartpolitiereglement 1995 luidt de toelichtende tekst bij bord A.1a in bijlage 7 anders dan de tekst in het bijbehorende artikel 6.22, lid 2, onder a. Deze discrepantie komt in de andere taalversies van het Rijnvaartpolitiereglement zoals vastgesteld door de CCR, niet voor. In dat verband wordt de toelichtende tekst in overeenstemming gebracht met de tekst van artikel 6.22, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement.

Artikel V

Omdat het Zevende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement materieel is uitgewerkt voorziet deze wijziging in de intrekking van eerdergenoemd besluit.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus